



## **Convention on International Civil Aviation<sup>1</sup>**

### **Latar Belakang (*Background*)**

Perang Dunia II (PD II) tidak menghentikan penerbangan sipil internasional. Pesawat terbang pada zaman PD II memang menimbulkan ketakutan dan tragedi kemanusiaan, namun bukan hanya itu saja yang diakibatkan oleh PD II, penerbangan di zaman PD II juga memberikan sumbangan yang sangat besar bagi kemajuan teknologi di dunia penerbangan yang memudahkan orang untuk melakukan perjalanan melalui transportasi udara ketika keadaan sudah menjadi damai kembali.

Pada tahun 1942 semakin jelas terlihat bahwa penerbangan sipil akan memainkan peran yang sangat besar dalam hubungan internasional. Diskusi politik dan diplomatik telah dilakukan di Negara-negara seperti Kanada, Inggris, dan Amerika Serikat (AS). Pada Konferensi Anglo-Amerika yang diselenggarakan di kota Quebec sejak tanggal 10 sampai dengan 24 Agustus 1943, F.D. Roosevelt dan W. Churchill mendiskusikan peraturan mengenai penerbangan pasca perang dan merencanakan didirikannya semacam organisasi seperti Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) untuk mengurus aspek-aspek penerbangan sipil internasional. Perdana Menteri Kanada, William Lyon Mackenzie King, menjadi tuan rumah dari Konferensi ini. Sementara itu, ketika perang berakhir pada 1944, keadaan menjadi semakin jelas bahwa Negara-negara ingin membuka jasa penerbangan sipil internasional untuk skala komersial yang besar.

Pada tanggal 1 November 1944, menanggapi inisiatif Inggris, Presiden AS, F.D. Roosevelt, mengundang Negara-negara sekutu serta Pemerintah dari

<sup>1</sup> Lebih dikenal dengan sebutan Chicago Convention 1944. Ditanda tangani di Illinois, Chicago pada 7 Desember 1944 oleh 52 Negara. Indonesia menjadi anggota sejak tanggal 27 April 1950. Amandemen dari Konvensi tersebut dilaksanakan pada 14 Juni 1954 dengan mengadopsi sebuah Protokol mengenai perubahan dari pasal 48 (a), 49 (e) dan 61.

Negara-negara netral ke Chicago untuk sebuah Konferensi mengenai penerbangan sipil. Para delegasi menaruh harapan yang tinggi pada Konferensi ini, terlepas dari pelaksanaannya yang dilakukan pada waktu yang kurang tepat. Ada keragu-raguan diantara Negara-negara mengenai hasil akhir dari Konferensi tersebut.

Konferensi Chicago tersebut dihadiri oleh 52 Negara ditambah dengan 2 Negara *Observer*, tanpa hak istimewa dalam hal pemungutan suara. Konferensi tersebut dihadiri oleh 185 delegasi, 156 penasehat, konsultan, and para ahli. Konferensi ini merupakan konferensi internasional tersebar yang dilaksanakan di AS pada tahun tersebut.

Ada empat tren yang bisa dibedakan, yang muncul selama Konferensi berlangsung. Keempat tren itu antara lain:

1. Tren Amerika, mengusulkan kebebasan yang sebebas-bebasnya dalam berkompetisi di bidang transportasi udara;
2. Tren Inggris, mengusulkan pembentukan otoritas internasional untuk melakukan koordinasi dalam bidang transportasi udara dan mengatur porsi rute penerbangan internasional, serta membuat keputusan mengenai frekuensi dan tarif;
3. Tren Kanada, mendukung proposal Inggris dengan versi yang lebih detil;
4. Tren Australia dan Selandia Baru, mengusulkan sebuah rencana internasionalisasi dari perusahaan penerbangan dibawah pengaturan sebuah lembaga internasional dimana Negara-negara yang terlibat dapat berpartisipasi.

Belanda dan Negara-negara Skandinavia mengikuti Tren Amerika. Dalam pembahasannya, tidak ada satu pun dari empat proposal tersebut dapat memberikan pengaruh yang besar dalam memutuskan ruang lingkup isi dari Konvensi yang akan dibuat. Namun, prinsip yang mengatakan bahwa negara memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang berada diatas wilayah darat dan lautnya, yang telah diadopsi dalam Konvensi Paris 1919, tetap menjadi standar hukum dalam penerbangan sipil internasional. Proposal Inggris juga tidak bisa dilaksanakan, dengan menciptakan sebuah otoritas internasional, akan sangat menghambat perkembangan industri penerbangan. Proposal Kanada juga ditolak dengan alasan yang sama. Proposal Australia dan Selandia Baru juga dianggap tidak mungkin untuk direalisasi karena

penerbangan internasional merupakan salah satu bagian dari masalah politik dalam hubungan antar Negara-negara. Selain itu, sektor ekonomi yang demikian penting dan aktivitas politik seperti penerbangan, tidak akan begitu mudahnya dipercayakan oleh negara-negara kepada sebuah organisasi internasional sebelum benar-benar yakin.

Selama tujuh minggu, delegasi dari 52 Negara membicarakan masalah-masalah penerbangan sipil internasional. Hasil yang paling penting dari Konferensi tersebut adalah ditanda tangannya *Convention on International Civil Aviation* atau *Chicago Convention*, perjanjian yang dibuat sebagai panduan dan untuk mengembangkan aspek-aspek penerbangan sipil internasional. Melalui Konvensi ini pula, *International Civil Aviation Organization* (ICAO), sebuah special organ PBB yang bertugas menangani masalah-masalah penerbangan sipil, dibentuk.

Tanggal 7 Desember 1944, Konferensi diakhiri dengan penandatanganan beberapa dokumen, antara lain:

1. *Interim Agreement on International Civil Aviation* dibuka untuk penandatanganan. Tujuannya adalah sebagai jembatan untuk memulai usaha global di bidang penerbangan internasional sambil menunggu ratifikasi dari 26 Negara. Perjanjian interim ini diterima oleh 26 Negara pada 6 Juni 1945. *Provisional International Civil Aviation Organization* (PICAO) berdiri pada hari itu. PICAO berfungsi dengan baik sampai digantikan dengan organisasi yang lebih permanent pada tanggal 4 April 1947.
2. *Convention on International Civil Aviation* dibuka untuk penandatanganan dan di desain untuk menyediakan dasar-dasar modernisasi dari hukum udara internasional. Setelah diratifikasi oleh 26 Negara, Konvensi tersebut mulai berlaku sejak tanggal 4 April 1947 (30 hari setelah Negara ke-26 meratifikasi *Chicago Convention*) bersama dengan konstitusi berdirinya ICAO yang menjadi penanda berakhirnya PICAO.
3. *International Air Services Transit Agreement* atau "*Two Freedom*" *agreement*, menurut perjanjian ini, pesawat udara yang berasal dari Negara anggota, dapat terbang diatas wilayah kekuasaan Negara-negara anggota dan mendarat bukan untuk tujuan mengangkut atau menurunkan penumpang, misalnya untuk mengisi bahan bakar. Dokumen ini merupakan langkah yang besar untuk pengembangan dunia transportasi udara internasional.

4. *International Air Transport Agreement* atau “*Five Freedom*” *agreement*. Menambahkan 2 *freedom* yang telah disebutkan dalam perjanjian sebelumnya, 3 *freedom* terkait dengan hak-hak transportasi komersial juga ditetapkan di dalam “*Five Freedom*” *agreement* ini.
5. *Drafts of Twelve Technical Annexes*, mengatur tentang aspek-aspek teknis dan operasional dari penerbangan sipil internasional, seperti kelayakan terbang dari suatu pesawat udara, pengawasan lalu lintas pesawat udara, telekomunikasi, dan lain-lain. Konferensi tersebut telah mencapai peningkatan yang tajam di bidang teknis yang membuat penerbangan internasional menjadi lebih aman, lebih bisa diandalkan, dan lebih praktis dibandingkan dengan situasi sebelum PD II. Dari 12 Anex teknis yang dihasilkan dalam Konferensi tersebut, 8 Anex dari *Chicago Convention* sedang diseragamkan dan disesuaikan dengan standard dan praktik internasional.
6. Suatu standar untuk perjanjian bilateral mengenai pertukaran rute udara juga disiapkan sebagai bagian dari *final act* dari Konferensi tersebut.

#### **Prinsip-Prinsip Umum (*General Principles*)**

Salah satu prinsip dasar dari Konvensi ini adalah seluruh negara di dunia harus dapat berpartisipasi di bidang transportasi udara dalam posisi yang setara. Kesetaraan dalam beraktivitas di bidang transportasi udara menjadi inti dari dibentuknya Konvensi ini. Seperti juga dijelaskan dalam Mukdimah (*preamble*) dari Konvensi ini bahwa pembentukan Konvensi ini sangat penting untuk meningkatkan pengembangan industri penerbangan sipil internasional karena tanpa pengaturan dari Konvensi ini, perkembangan industri penerbangan sipil internasional tidak akan berjalan ke arah yang positif. Selain itu, Konvensi ini juga dimaksudkan untuk meningkatkan hubungan antara Negara-negara di dunia. Prinsip-prinsip lainnya antara lain:

1. Kedaulatan. (*Sovereignty*) (Pasal 1)  
Bahwa Negara-negara peserta Konvensi mengakui bahwa setiap Negara di dunia memiliki kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang berada di atas wilayah kekuasaannya;
2. Wilayah. (*Territory*) (Pasal 2)  
Untuk keperluan Konvensi ini, wilayah kekuasaan suatu Negara adalah wilayah daratan dan lautan yang berbatasan dengannya yang berada di

- bawah kedaulatan, perlindungan atau mandat dari Negara tersebut;
3. Pesawat sipil dan Pemerintah (*Civil and state aircraft*) (Pasal 3)
    - (a) Konvensi ini hanya berlaku bagi pesawat terbang sipil dan tidak berlaku bagi pesawat terbang milik Pemerintah suatu negara;
    - (b) Pesawat yang digunakan untuk keperluan militer, pabean dan layanan kepolisian, dianggap sebagai Pesawat terbang milik Pemerintah;
    - (c) Tidak ada pesawat terbang milik Pemerintah suatu negara yang boleh melewati wilayah udara negara lain atau mendarat di Negara tersebut tanpa izin melalui perjanjian khusus atau sebaliknya, dan dilaksanakan sesuai prosedur yang diperjanjikan;
    - (d) Negara-negara peserta berusaha, ketika membuat peraturan mengenai penerbangan sipil, membuat peraturan yang mengutamakan keselamatan navigasi dari penerbangan sipil;
  4. Penyalahgunaan penerbangan sipil (*Misuse of civil aviation*) (Pasal 4)  
Negara-negara peserta setuju untuk tidak menggunakan penerbangan sipil untuk tujuan lain yang tidak sesuai dengan yang tertera di dalam Konvensi ini.

#### **Materi-Materi Pokok**

Badan dari *Chicago Convention* terbagi menjadi 4 bagian yang dibagi lagi ke dalam 22 Bab. Total keseluruhan dari pasal-pasal yang terdapat dalam Konvensi tersebut adalah 96 pasal. Bagian 1 mengatur mengenai navigasi di ruang udara, hal yang menjadi materi pokok yang perlu diketahui antara lain:

1. Penerbangan tidak terjadwal (*non-scheduled flight*) memiliki hak untuk melintasi wilayah ruang udara Negara peserta, untuk melakukan penerbangan ke Negara peserta atau untuk melakukan transit non-stop, atau mendarat di Negara peserta bukan untuk tujuan lalu lintas udara (*non-traffic purposes*) atas persetujuan dari Negara peserta yang bersangkutan. Negara peserta dimaksud juga memiliki wewenang untuk memerintahkan pesawat udara yang melintasi wilayah ruang udaranya untuk melintas di jalur yang telah ditentukan oleh Negara peserta dimaksud. (Pasal 5).
2. Setiap penerbangan internasional yang akan melewati wilayah ruang udara Negara peserta harus terjadwal oleh otoritas yang berwenang dari Negara peserta yang wilayah ruang udaranya akan dilewati oleh pesawat udara. (Pasal 6).
3. Negara peserta memiliki hak untuk menolak pesawat asing untuk melakukan

- penerbangan dengan rute domestik di dalam wilayah negaranya. (Pasal 7).
4. Pesawat udara tanpa Pilot tidak dapat melewati wilayah ruang udara Negara peserta kecuali dengan izin khusus dari otoritas Negara yang bersangkutan dan pengawasan yang memadai untuk meminimalisasi resiko kecelakaan. (Pasal 8).
  5. Setiap Negara peserta dapat membuat larangan melintasi wilayah ruang udaranya untuk alasan keamanan sipil atau keperluan militer. Larangan melintas tersebut harus berlaku secara sama terhadap semua pihak tanpa membedakan pesawat udara asing maupun lokal. Area larangan tersebut harus dibuat sedemikian rupa agar tidak mengganggu navigasi udara. Penjelasan mengenai area larangan harus diberitahukan kepada ICAO dan Negara-negara peserta lainnya. (Pasal 9 huruf a).
  6. Negara peserta bisa menetapkan larangan untuk melewati sebagian atau keseluruhan dari wilayah ruang udaranya untuk alasan keselamatan tanpa membedakan nasionalitas pesawat udara. (Pasal 9 huruf b).
  7. Pesawat udara yang tidak mematuhi larangan melintas tersebut bisa dimintai untuk segera mendarat oleh Negara peserta yang bersangkutan. (Pasal 9 huruf c).
  8. Setiap pesawat udara yang mendarat di Negara peserta harus melalui pabean negara yang bersangkutan kecuali ditentukan sebaliknya oleh Negara dimaksud. Demikian pula ketika pesawat udara akan keluar dari Negara bersangkutan, harus melalui pabean Negara dimaksud. (Pasal 10).
  9. Peraturan nasional dari Negara peserta yang terkait dengan penerbangan berlaku terhadap seluruh pesawat udara yang berada di dalam wilayah Negara bersangkutan. (Pasal 11).
  10. Setiap Negara peserta sebisa mungkin harus membuat peraturan penerbangan yang sesuai dengan Konvensi ini. Peraturan penerbangan yang berlaku di atas laut bebas adalah peraturan-peraturan yang terdapat dalam Konvensi ini. Setiap Negara peserta bertanggung jawab mengadili para pelanggar dari Konvensi ini di atas laut bebas. (Pasal 12).
  11. Setiap Negara peserta setuju untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah penyebaran penyakit menular. (Pasal 14).
  12. Setiap Bandar udara dari Negara peserta harus memberi perlakuan yang sama terhadap setiap pesawat asing dari Negara peserta lainnya. (Pasal 15).
  13. Otoritas yang berwenang dari Negara peserta berhak untuk mencari dan

- memeriksa segala sertifikat dan dokumen pesawat. (Pasal 16).
14. Pesawat udara memiliki nasionalitas dari negara tempat mereka didaftarkan. (Pasal 17).
  15. Pesawat udara tidak bisa terdaftar di 2 Negara yang berbeda, namun pendaftarannya bisa dipindahkan. (Pasal 18).
  16. Setiap pesawat udara yang melayani rute penerbangan internasional harus memperlihatkan tanda kebangsaan pesawat sesuai tempat didaftarkannya pesawat dimaksud. (Pasal 20).
  17. Pendaftaran pesawat udara dilaporkan ke ICAO dan bisa dipublikasikan jika ada Negara peserta yang meminta. (Pasal 21).
  18. Setiap Negara peserta setuju untuk melaksanakan semua hal yang diperlukan dalam rangka memfasilitasi pesawat udara dan untuk menghindari penundaan yang tidak perlu. (Pasal 22). Fasilitas dimaksud antara lain pelayanan prosedur imigrasi dan kepabeanan (Pasal 23), bea cukai (Pasal 24), bantuan terhadap pesawat udara yang sedang berada dalam keadaan darurat (Pasal 25), investigasi kecelakaan pesawat udara yang terjadi di Negeranya dengan standar ICAO kemudian melaporkan hasilnya ke ICAO (Pasal 26), pembebasan dari klaim paten (Pasal 27), mengusahakan fasilitas penerbangan yang sesuai dengan standar internasional semampunya (Pasal 28).
  19. Dokumen-dokumen yang harus dibawa kedalam pesawat udara (Pasal 29), beserta penjelasannya yang tersebar dalam Pasal 30 sampai dengan Pasal 36.
  20. Setiap Negara peserta harus mengupayakan standar internasional yang sama dimana persamaan tersebut nantinya akan membantu meningkatkan pelayanan navigasi udara. (Pasal 37).
  21. Negara peserta yang tidak mampu menyamakan standar internasional segera melaporkan hal tersebut pada ICAO untuk kemudian diteruskan ke Negara-negara peserta lainnya. (Pasal 38).
  22. Bagian 2 dari Konvensi ini berisi pasal-pasal mengenai pendirian ICAO. Bagian 2 ini terdiri dari 24 pasal, dimulai dari Pasal 43 sampai dengan Pasal 66.
  23. Tujuan dari dibentuknya ICAO adalah untuk mengembangkan prinsip-prinsip dan teknik-teknik navigasi udara internasional serta untuk mempercepat perkembangan transportasi udara internasional. (Pasal 44).
  24. ICAO terdiri dari 3 organ penting yaitu Majelis (*the Assembly*), Dewan

(*the Council*), dan Komisi Navigasi Udara (*the Air Navigation Commission*).

25. Majelis (*the Assembly*) yang merupakan organ tertinggi dalam ICAO yang mengambil keputusan-keputusan untuk pelaksanaan kegiatan-kegiatan ICAO. Setiap Negara peserta memiliki kedudukan yang sama dalam Majelis dan masing-masing memiliki satu suara. (Pasal 48, lihat juga amandemen di Pasal 48 huruf a). Tugas dan wewenang Majelis diatur dalam Pasal 49.
26. Organ berikutnya adalah Dewan (*the Council*) yang merupakan organ permanent sekaligus pengurus dari ICAO. Dewan berisikan 21 wakil yang berasal dari Negara-negara peserta (Pasal 50). Lebih lanjut mengenai Dewan diatur dalam Pasal 51 sampai dengan Pasal 55. Tugas dan wewenang diatur dalam Pasal 54.
27. Organ berikutnya dari ICAO adalah Komisi Navigasi Udara (*the Air Navigation Commission*). Komisi Navigasi Udara terdiri dari 12 anggota yang ditunjuk oleh Komisi diantara orang-orang yang dinominasikan oleh Negara-negara peserta. Orang-orang yang dipilih ini memiliki kualifikasi dan pengalaman dibidang pengetahuan dan praktik penerbangan (Pasal 56). Tugas dari Komisi dijelaskan dalam Pasal 57.
28. Mengenai perekrutan staf ICAO diatur dalam Pasal 58 sampai dengan Pasal 60. Keuangan ICAO diatur dalam Pasal 61 sampai dengan 63.
29. Setiap Negara peserta memiliki wewenang untuk menentukan rute penerbangan yang boleh dilalui oleh pesawat udara. (Pasal 68).
30. Setiap Negara peserta boleh membuat pengaturan baru asalkan tidak bertentangan dengan Konvensi ini. Pengaturan baru dimaksud harus didaftarkan ke ICAO yang kemudian akan mempublikasikannya ke Negara-negara peserta lainnya. (Pasal 83).
31. Perselisihan diantara Negara-negara peserta yang tidak dapat diselesaikan melalui negosiasi, berdasarkan kesepakatan para pihak, dapat dibawa ke Dewan untuk diputus (Pasal 84). Perselisihan juga bisa diselesaikan melalui arbitrase (Pasal 85). Jika salah satu pihak mengajukan banding atas putusan Dewan, keputusan tersebut akan ditahan sampai banding tersebut diputus (Pasal 86).
32. Dalam hal terjadi perang atau keadaan darurat nasional, ketentuan-ketentuan dalam Konvensi ini tidak bisa mempengaruhi kebebasan Negara bersangkutan. (Pasal 89).



### **Mulai Berlakunya Konvensi (*Entry Into Force*)**

Konvensi ini mulai berlaku pada hari ke-30 setelah diratifikasi oleh Negara peserta ke-26. Demikian pula bagi Negara-negara lain yang meratifikasi setelah Konvensi ini *entry into force*, yaitu mulai berlaku pada hari ke-30 setelah ratifikasi yang dilakukan oleh Negara-negara tersebut. *Chicago Convention* mulai berlaku pada tanggal 4 April 1947.

### **Amandemen (*Amendment of Convention*)**

Setiap amandemen yang diusulkan harus mendapat persetujuan dari 2/3 suara Majelis dan berlaku bagi Negara peserta yang menandatangani amandemen tersebut (Pasal 94 huruf a). Jika amandemen yang akan dilaksanakan dinilai sebagai sesuatu yang amat penting untuk dilakukan, Negara peserta yang tidak meratifikasi amandemen tersebut dalam jangka waktu yang ditentukan, akan dikeluarkan dari keanggotaan ICAO dan dari Konvensi ini (Pasal 94 huruf b).

### **Peraturan Lain yang Terkait (*Related Regulations*)**

Peraturan lain yang terkait dengan Konvensi ini adalah *International Air Services Transit Agreement*, *International Air Transport Agreement* yang dibuat bersamaan dengan *Chicago Convention* pada 7 Desember 1944, serta 18 Anex dari Konvensi ini.

(Ni Putu Anggraeni).

## **ASEAN Multilateral Agreement on Air Services<sup>2</sup>**

### **Latar Belakang (*Background*)**

Sejak dibentuknya ASEAN sebagai organisasi regional pada tahun 1967, negara-negara anggota telah meletakkan kerjasama ekonomi sebagai salah satu agenda utama yang perlu dikembangkan. Pada awalnya kerjasama ekonomi difokuskan pada program-program pemberian preferensi perdagangan (*preferential trade*), usaha patungan (*joint ventures*), dan skema saling melengkapi (*complementation scheme*) antar pemerintah negara-negara anggota maupun

---

<sup>2</sup> Dibuat dalam bahasa Inggris. Ditanda tangani di Manila, Filipina pada 20 Mei 2009.

pihak swasta di kawasan ASEAN, seperti *ASEAN Industrial Projects Plan* (1976), *Preferential Trading Arrangement* (1977), *ASEAN Industrial Complementarity scheme* (1981), *ASEAN Industrial Joint-Ventures Scheme* (1983), dan *Enhanced Preferential Trading Arrangement* (1987). Pada dekade 80-an dan 90-an, ketika negara-negara di berbagai belahan dunia mulai melakukan upaya-upaya untuk menghilangkan hambatan-hambatan ekonomi, negara-negara anggota ASEAN menyadari bahwa cara terbaik untuk bekerjasama adalah dengan saling membuka perekonomian mereka, guna menciptakan integrasi ekonomi kawasan. Integrasi ekonomi tersebut tidak hanya difokuskan pada liberalisasi perdagangan barang, tetapi juga perdagangan jasa dan investasi termasuk di dalamnya sektor jasa transportasi udara.

### **Konsep (*Concept*)**

Kesepakatan mengenai pembentukan ruang udara terbuka diperkirakan akan menjadi bagian pembuka dari integrasi ekonomi negara-negara ASEAN. Meskipun belum ada definisi maupun lingkup yang pasti dari kebijakan ini, namun konsep utamanya terletak pada reformasi kebijakan penerbangan seperti penghapusan kontrol terhadap tarif dan pembatasan hak angkut. Terkait dengan kebijakan ruang udara terbuka maka liberalisasi penerbangan menjadi semakin nyata bagi Indonesia sebagai salah satu negara anggota ASEAN sejak disepakatinya *ASEAN Framework Agreement for the Integration of Priority Sectors*, dimana bidang transportasi merupakan salah satu bidang yang akan diintegrasikan dalam lingkup ASEAN. ASEAN sebagai bentuk kerjasama regional negara-negara di Asia Tenggara merupakan salah satu bagian dari regionalisme yang mencoba menjawab tantangan-tantangan global dewasa ini. Integrasi ASEAN merupakan salah satu kebutuhan yang harus dipenuhi dan diimplementasikan secara bertahap. Kebijakan ruang udara terbuka ASEAN ditargetkan akan terlaksana pada tahun 2015, berdasarkan *The Roadmap for the Integration of ASEAN: Competitive Air Services Policy* yang telah dipersiapkan oleh *ASEAN Air Transport Working Group*.

### **Keberlakuan (*Entry Into Force*)**

Berdasarkan ketentuan Pasal 19 diatur bahwa Perjanjian ini akan mulai berlaku sejak penyerahan instrument ratifikasi atau penerimaan yang ketiga

kepada Sekretaris Jenderal ASEAN dan hanya berlaku bagi negara-negara yang menerima atau meratifikasi Perjanjian ini. *Multilateral Agreement* tersebut telah ditandatangani oleh negara-negara anggota ASEAN, kecuali Thailand, pada tanggal 6 November 2008. Thailand menunda penandatanganan hingga 20 Mei 2009.

### **Prinsip-prinsip Umum (*General Principles*)**

Prinsip-prinsip umum yang terkandung dalam Konvensi ini yaitu :

- Prinsip resiporitas berlaku dalam beberapa ketentuan dalam Perjanjian ini, diantaranya dalam hal pembebasan bea cukai bagi sesama negara peserta.
- Prinsip persaingan udara secara sehat yang diatur dalam Pasal 12 yang antara lain menyebutkan setiap negara peserta sepakat bahwa setiap maskapai penerbangan yang telah ditunjuk akan berkompetisi secara fair dan seimbang.

### **Materi Pokok (*Main Features*)**

Konvensi ini terdiri dari 19 Pasal dan 2 Lampiran. Lampiran Pertama mengatur mengenai Jasa Penerbangan Berjadwal yang terbagi lagi menjadi dua bagian dimana bagian pertama mengatur mengenai rute-rute yang disepakati dan bagian kedua mengatur mengenai fleksibilitas dari pelaksanaan jasa penerbangan berjadwal tersebut. Lampiran Kedua berisi protokol-protokol pelaksana dari *ASEAN Multilateral Agreement on Air Services* yang terdiri dari enam protokol.

Keseluruhan Pasal dalam Konvensi tersebut antara lain mengatur mengenai:

- Pasal 1 mengatur mengenai definisi-definisi yang digunakan dalam Perjanjian ini.
- Pasal 2 mengatur mengenai hak-hak yang diberikan yang antara lain menyebutkan bahwa Setiap negara peserta akan memberikan Hak Kebebasan Kesatu dan Kedua serta hak-hak lain yang diatur dalam perjanjian ini, termasuk hak-hak yang diberikan berdasarkan Annex I (*Scheduled Air Transportation*) dan Annex II (Protokol Kesatu hingga Keenam) dari perjanjian ini, kepada sesama negara peserta perjanjian. Setiap maskapai penerbangan, selain yang telah ditunjuk, dari negara peserta dapat menikmati Kebebasan Kesatu dan Kedua dari *Freedom of the Air*.

- Pasal 3 mengatur mengenai daerah tujuan dan otorisasi dari maskapai penerbangan yang antara lain menyebutkan bahwa setiap negara peserta berhak untuk menentukan maskapai penerbangan sebanyak yang diinginkan untuk melaksanakan Perjanjian ini. Setiap negara peserta juga harus memberikan otorisasi dan pemberian izin teknis yang sesuai serta dengan waktu penundaan yang seminimum mungkin.
- Pasal 4 mengatur mengenai penahanan, pembatalan, penundaan, dan pembatasan otorisasi yang antara lain menyebutkan bahwa setiap negara peserta mempunyai hak untuk melakukan penahanan, pembatalan, penundaan, dan pembatasan dari otorisasi yang telah diatur sebelumnya dalam Pasal 3, dengan alasan-alasan bahwa maskapai penerbangan tidak dapat membuktikan bahwa ia merupakan maskapai yang ditunjuk oleh salah satu negara peserta, maskapai tersebut tidak menaati aturan-aturan yang telah diatur dalam Pasal 14 dari Perjanjian ini, maupun jika negara peserta lain tidak mematuhi ketentuan mengenai keselamatan penerbangan yang diatur dalam Pasal 5 dari Perjanjian ini.
- Pasal 5 mengatur mengenai keselamatan penerbangan yang antara lain menyebutkan bahwa setiap negara peserta wajib mengakui keabsahan sertifikat kelayakan, kecakapan, maupun izin maskapai penerbangan yang maksud dalam Perjanjian ini yang diberikan oleh masing-masing negara peserta itu sendiri dengan syarat bahwa syarat-syarat yang diajukan untuk memperoleh sertifikat maupun izin tersebut setidaknya telah memenuhi standar minimum dari yang telah ditetapkan berdasarkan ketentuan di dalam *Chicago Convention*.
- Pasal 6 mengatur mengenai keamanan penerbangan yang antara lain menyebutkan bahwa  
Setiap negara peserta memiliki kewajiban untuk menjaga keamanan penerbangan sipil dari segala bentuk *act of unlawful interference* dan tindakan-tindakan lain yang dapat mengancam keamanan penerbangan.
- Pasal 7 mengatur mengenai tarif yang antara lain menyebutkan bahwa tarif yang akan dikenakan terhadap maskapai penerbangan yang telah ditunjuk oleh masing-masing negara peserta haruslah ditentukan berdasarkan level harga yang wajar dengan tetap mempertimbangkan faktor-faktor tertentu.
- Pasal 8 mengatur mengenai operasional dari pesawat sewaan yang antara lain menyebutkan bahwa dalam hal maskapai penerbangan yang telah ditunjuk menggunakan pesawat sewaan dalam melaksanakan isi Perjanjian

ini maka maskapai penerbangan yang menyewakan pesawatnya tersebut tidak serta merta memiliki hak-hak yang diberikan berdasarkan Perjanjian ini.

- Pasal 9 mengatur mengenai kegiatan komersial yang antara lain menyebutkan bahwa setiap maskapai penerbangan yang telah ditunjuk dapat mendirikan kantor cabang di sesama negara peserta untuk tujuan promosi dan penjualan dari jasa penerbangan.
- Pasal 10 mengatur mengenai biaya penggunaan yang antara lain mengatur bahwa setiap negara peserta dilarang untuk mengenakan biaya penggunaan yang lebih tinggi pada maskapai penerbangan sesama negara peserta yang telah ditunjuk dari maskapai penerbangan milik negara itu sendiri yang sama-sama melayani rute penerbangan internasional.
- Pasal 11 mengatur mengenai bea cukai yang antara lain menyebutkan bahwa berdasarkan asas resiprositas, setiap negara peserta dapat membebaskan maskapai penerbangan dari sesama negara peserta yang telah ditunjuk.
- Pasal 12 mengatur mengenai persaingan usaha yang sehat yang antara lain menyebutkan setiap negara peserta sepakat bahwa setiap maskapai penerbangan yang telah ditunjuk akan berkompetisi secara fair dan seimbang.
- Pasal 13 mengatur mengenai kebijakan *safeguards* yang antara lain menyebutkan setiap negara peserta sepakat bahwa beberapa praktek yang dilakukan oleh maskapai penerbangan yang ditunjuk seperti menetapkan tarif yang terlampau rendah sehingga tidak sesuai dengan biaya yang harus dikeluarkan sebagai bentuk kemungkinan terjadinya praktek persaingan yang tidak sehat yang memerlukan pemeriksaan lebih lanjut.
- Pasal 14 mengatur mengenai penerapan hukum dan peraturan yang antara lain menyebutkan bahwa setiap maskapai penerbangan yang memasuki, berada, atau akan meninggalkan ruang udara sesama negara peserta harus mematuhi hukum, kebijakan, dan peraturan-peraturan yang berlaku di negara tersebut.
- Pasal 15 mengatur mengenai statistik yang antara lain menyebutkan bahwa otoritas penerbangan dari setiap negara peserta harus menyediakan statistik berkala atau informasi sejenis lainnya yang berkaitan dengan arus lalu lintas udara berkaitan dengan pelaksanaan dari Perjanjian ini jika otoritas penerbangan dari sesama negara peserta memintanya.
- Pasal 16 mengatur mengenai konsultasi dan amandemen yang antara lain

menyebutkan bahwa sesama otoritas penerbangan dari negara peserta harus saling berkonsultasi dari waktu ke waktu untuk menjamin pelaksanaan dari Perjanjian ini. Dalam hal sepertiga dari negara peserta mempertimbangkan untuk melakukan amandemen terhadap Perjanjian ini maka harus mengirimkan permohonan kepada Sekretaris Jenderal ASEAN dalam kurun waktu dua belas bulan setelah berlakunya Perjanjian ini.

- Pasal 18 mengatur mengenai hubungan dengan perjanjian-perjanjian yang lain dimana diantaranya disebutkan bahwa Perjanjian ini dan segala tindakan yang diambil terhadapnya tidak akan mempengaruhi hak dan kewajiban negara-negara peserta yang timbul dari perjanjian-perjanjian internasional lain dimana mereka terikat didalamnya, kecuali seperti yang telah diatur dalam Pasal 3 dari Perjanjian ini.
- Pasal 19 merupakan ketentuan penutup yang antara lain menyebutkan bahwa Perjanjian ini akan mulai berlaku sejak penyerahan instrument ratifikasi atau penerimaan yang ketiga kepada Sekretaris Jenderal ASEAN dan hanya berlaku bagi negara-negara yang menerima atau meratifikasi Perjanjian ini.

#### **Penyelesaian Sengketa (*Settlement of Disputes*)**

Di dalam Pasal 17 disebutkan bahwa ketentuan dari *ASEAN Protocol on Enhanced Dispute Settlement Mechanism* yang disepakati di Laos pada 29 November 2004 beserta amandemen-amandemennya berlaku sebagai mekanisme penyelesaian sengketa yang timbul dari Perjanjian ini.

**(Tuti Nuraini)**

**Regulation (EC) No.2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the Establishment of a Community List of Air Carriers Subject to an Operating Ban Within the Community and on Informing Air Transport Passengers of the Identity of the Operating Air Carrier, and Repealing Article 9 of Directive 2004/36<sup>3</sup>**

**Latar Belakang (*Background*)**

Keselamatan penerbangan bukan merupakan isu baru yang diperhatikan oleh Pemerintah negara-negara di dunia. Sejak dibentuknya Chicago Convention 1944 (Konvensi Chicago 1944), keselamatan penerbangan sudah diperhatikan melalui lembaga *International Civil Aviation Organization (ICAO)* yang dibentuk oleh Konvensi Chicago itu sendiri. Menurut Konvensi Chicago, pesawat terbang dan perusahaan yang menjalankannya, harus diawasi oleh Negara dimana pesawat dan perusahaan tersebut terdaftar.

Pada tingkat Eropa, prosedur keselamatannya tergantung pada peraturan yang ditetapkan oleh Pemerintah Uni Eropa, khususnya oleh lembaga *European Aviation Safety Agency (EASA)*. Meskipun demikian, di luar Uni Eropa tingkat keselamatan penerbangan sangat bergantung pada efektifitas dari prosedur yang ditetapkan Negara ketiga. Untuk mengantisipasi hal tersebut, Uni Eropa mengeluarkan Peraturan *Directive 2004/36/CE of the European Parliament and of the Council* pada tanggal 21 April 2004 tentang tingkat keselamatan penerbangan dari pesawat terbang yang berasal dari Negara ketiga (Negara-negara diluar Uni Eropa) yang menggunakan Bandar Udara Eropa.

Menindaklanjuti peraturan diatas, Uni Eropa mengeluarkan *Regulation (EC) No.2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the Establishment of a Community List of Air*

---

<sup>3</sup> Dikeluarkan oleh EU Council pada 14 Desember 2005 dalam rangka menindaklanjuti peraturan larangan terbang ke Uni Eropa bagi maskapai-maskapai penerbangan dari seluruh dunia.

*Carriers Subject to and Operating Ban Within the Community and on Informing Air Transport Passengers of the Identity of the Operating Air Carrier, and Repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC* (selanjutnya disebut Peraturan No.2111/2005).

Peraturan ini dimaksudkan untuk menetapkan suatu *Community List* (Daftar Komunitas) dari perusahaan-perusahaan penerbangan yang dilarang melintasi ruang udara Eropa serta menggunakan Bandar Udara yang ada di Eropa karena alasan keselamatan. Perusahaan-perusahaan penerbangan yang masuk dalam Daftar Komunitas adalah mereka yang tidak memenuhi standar keselamatan yang terdapat dalam Peraturan 2004/36/CE<sup>4</sup>.

Daftar Komunitas yang berisi *blacklist* perusahaan-perusahaan penerbangan yang tidak boleh beroperasi di Eropa ini dimaksudkan untuk meningkatkan standar keselamatan penerbangan bagi para calon penumpang. Selain itu, Peraturan No.2111/2005 juga mengatur tentang hak-hak dari para calon penumpang yang harus dipenuhi oleh perusahaan penerbangan.

Uni Eropa benar-benar serius dalam menangani masalah keselamatan penerbangan ini. Secara periodik, Daftar Komunitas itu akan diperbarui. Setiap perusahaan penerbangan yang mampu memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan Uni Eropa bisa keluar dari Daftar Komunitas. Sebaliknya, jika terbukti ada suatu perusahaan penerbangan yang tidak memenuhi standar keselamatan penerbangan Eropa, maka perusahaan tersebut akan masuk dalam Daftar Komunitas yang dilarang untuk beroperasi di Eropa.

### **Ketentuan-Ketentuan Umum (*General Provisions*)**

Pasal 1 ayat (1) dari Peraturan ini menetapkan dan mempublikasikan daftar komunitas perusahaan penerbangan yang dilarang untuk terbang di ruang udara Eropa berdasarkan kriteria-kriteria umum terkait keselamatan penerbangan. Selain itu, Peraturan ini juga menetapkan bahwa perusahaan penerbangan diwajibkan untuk menginformasikan identitas pesawat terbang yang akan membawa penumpang-penumpang tersebut.

Pasal 1 ayat (2) dan (3) mengatur khusus tentang Bandar udara Gibraltar yang masih dipermasalahkan oleh Pemerintah Inggris dan Spanyol. Oleh karena

---

<sup>4</sup> Sekarang diganti dengan Annex dari Peraturan No.2111/2005.



itu, ketentuan dari Peraturan ini ditahan sementara keberlakuannya terhadap Bandar udara tersebut. Sementara itu, Pasal 2 dari Peraturan ini mengatur mengenai definisi-definisi yang digunakan dalam Peraturan No.2111/2005 tersebut.

### **Materi-Materi Pokok**

Peraturan No.2111/2005 ini terdiri dari 17 pasal. Pasal 1 dan 2 merupakan ketentuan-ketentuan umum yang telah dijelaskan di atas. Pasal-pasal lain merupakan materi-materi pokok dari Peraturan No.2111/2005. Hal-hal yang perlu diperhatikan antara lain:

1. Peraturan ini menetapkan sebuah “Daftar Komunitas” (*Community List*) dari perusahaan-perusahaan penerbangan di seluruh dunia yang dilarang terbang di ruang udara Eropa. Setiap anggota Uni Eropa harus menetapkan Daftar Komunitas ini di wilayah negaranya dan melarang mereka yang masuk dalam daftar tersebut untuk melewati ruang udara Eropa. (Pasal 3 ayat (1)).
2. Kriteria umum untuk menetapkan suatu perusahaan penerbangan dilarang terbang di ruang udara Eropa ditetapkan dalam Annex dari Peraturan ini dan merupakan kriteria standar keselamatan penerbangan. Peraturan di dalam Annex dapat diubah sewaktu-waktu jika ada perkembangan yang mengharuskan demikian. (Pasal 3 ayat (2)).
3. Dalam menetapkan Daftar Komunitas yang pertama, seluruh anggota Uni Eropa diwajibkan untuk melapor pada Komisi Uni Eropa mengenai perusahaan penerbangan yang menjadi subjek larangan terbang di negaranya masing-masing. Berikut alasan mengapa larangan terbang diberlakukan terhadap perusahaan-perusahaan tersebut. Laporan tersebut harus diserahkan paling lambat 16 Februari 2006. (Pasal 1 ayat (3)).
4. Dalam waktu 1 bulan setelah menerima laporan tersebut, Komisi Uni Eropa akan memutuskan berdasarkan kriteria keselamatan penerbangan yang ada tentang dimasukkannya atau tidak dimasukkannya perusahaan-perusahaan tersebut kedalam Daftar Komunitas yang dilarang terbang di ruang udara Uni Eropa. (Pasal 3 ayat (4)).
5. Daftar Komunitas perusahaan penerbangan yang dilarang melintasi ruang udara Eropa akan diperbaharui dari waktu ke waktu. Perusahaan penerbangan yang tidak memenuhi standar keselamatan penerbangan akan

dimasukkan kedalam daftar. Sementara perusahaan yang telah menunjukkan peningkatan standar keselamatan penerbangannya dan memenuhi syarat yang ditetapkan Uni Eropa, akan dikeluarkan dari Daftar Komunitas. Semua informasi mengenai perubahan Daftar Komunitas akan diinformasikan ke setiap anggota Uni Eropa. (Pasal 4).

6. Ketika ada bukti yang menunjukkan bahwa suatu perusahaan penerbangan telah tidak menaati standar keselamatan penerbangan, Komisi Uni Eropa dapat menetapkan larangan terbang sementara terhadap perusahaan tersebut. Dalam jangka waktu 10 hari kerja, Komisi akan melaporkan hal tersebut pada Komite yang kemudian akan memutuskan status perusahaan dan langkah selanjutnya yang harus dilakukan terhadapnya. (Pasal 5).
7. Dalam hal keadaan darurat, Peraturan ini tidak bisa menghambat negara-negara anggota untuk mengambil langkah-langkah yang diperlukan dalam menghadapi masalah keselamatan yang luput dari pengawasan Komisi serta menetapkan larangan terbangnya sendiri terhadap perusahaan penerbangan yang membahayakan negara yang bersangkutan. Langkah-langkah tersebut tentunya dilakukan dengan memperhatikan kriteria umum yang ditetapkan oleh Uni Eropa. (Pasal 6 ayat (1)). Hal ini dimaksudkan untuk mengakomodasi keadaan darurat yang terjadi dalam salah satu negara anggota. Jika negara anggota harus menunggu keputusan dari Komisi Uni Eropa terlebih dahulu, dikhawatirkan akan terjadi hal yang membahayakan bagi negara yang bersangkutan.
8. Keputusan dari Komisi Uni Eropa untuk tidak memasukkan suatu perusahaan penerbangan ke dalam Daftar Komunitas, tidak bisa menghambat negara anggota untuk menetapkan larangan terbang terhadap perusahaan tersebut jika negara anggota yang bersangkutan menganggap perusahaan penerbangan tersebut berbahaya bagi keselamatan mereka. (Pasal 6 ayat (2)).
9. Dalam situasi yang terjadi di Pasal 6 ayat (1) atau (2), negara anggota yang bersangkutan harus segera menginformasikan hal tersebut kepada Komisi yang kemudian akan menyebarkan informasi tersebut kepada negara anggota yang lain. Jika yang terjadi adalah situasi di dalam Pasal 6 ayat (1), negara yang bersangkutan harus segera mengajukan permohonan pembaharuan Daftar Komunitas. (Pasal 6 ayat (3)).
10. Komisi harus memastikan bahwa ketika larangan terbang akan ditetapkan terhadap suatu perusahaan penerbangan, perusahaan tersebut diberi kesempatan untuk membela diri. (Pasal 7).

11. Daftar Komunitas dan semua perubahan yang dilakukan akan dipublikasikan secepatnya melalui Jurnal Resmi Uni Eropa. Perusahaan penerbangan, Badan Penerbangan Sipil Nasional serta Bandar Udara dari negara-negara anggota harus memberitahukan tentang Daftar Komunitas ini pada para penumpang. Baik melalui website mereka maupun dengan pemberitahuan sebelumnya. (Pasal 9).
12. Segala ketentuan dari Peraturan ini berlaku terhadap pengangkutan penumpang melalui udara dimana penerbangan dimaksud merupakan bagian dari kontrak pengangkutan dan pengangkutan tersebut disebutkan dalam Daftar Komunitas dan penerbangan dimaksud berangkat dari salah satu Bandar Udara dari negara anggota; atau penerbangan dimaksud berangkat dari Bandar Udara dari negara ketiga dan mendarat di Bandar Udara dari negara anggota; atau penerbangan yang dimaksud berangkat dari Bandar Udara dari negara ketiga ke negara lainnya, namun perusahaan penerbangan tersebut terikat kontrak pengangkutan dengan Uni Eropa. Segala ketentuan dari Peraturan ini berlaku terhadap penerbangan yang terjadwal maupun yang tidak terjadwal dan tidak terkecuali terhadap penerbangan yang transit. (Pasal 10).
13. Perusahaan penerbangan bertanggung jawab untuk memberitahukan dan memastikan bahwa setiap calon penumpang mengetahui informasi sedetail mungkin mengenai pesawat yang akan mereka tumpangi. Demikian pula jika terjadi perubahan pesawat atau jam keberangkatan serta segala perubahan lainnya yang menyangkut si calon penumpang. (Pasal 11).
14. Peraturan ini tidak mempengaruhi hak calon penumpang untuk meminta uang kembali atau perubahan rute penerbangan seperti yang tercantum dalam Peraturan No.261/2004 (*Regulation (EC) No.261/2004*). (Pasal 12).

#### **Mulai Berlakunya Peraturan (*Entry Into Force*)**

Peraturan ini mulai berlaku sejak hari ke-20 Jurnal Resmi Uni Eropa mengenai peraturan ini diterbitkan. Jurnal resmi yang dimaksud, diterbitkan pada tanggal 27 Desember 2005. Maka peraturan ini mulai berlaku sejak tanggal 16 Januari 2006. Pengecualian dilakukan pada Pasal 10, 11, dan 12 yang mulai berlaku sejak tanggal 16 Juli 2006. Serta Pasal 13 yang akan mulai berlaku sejak tanggal 16 Januari 2007.

**Peraturan Lain yang Terkait (*Related Regulations*)**

Ada banyak Peraturan lain yang terkait dengan Peraturan ini. Peraturan-peraturan tersebut antara lain:

- *Treaty Establishing the European Community*
- *The 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation*
- *Joint Declaration made by the Foreign Ministers of the Kingdom of Spain and the United Kingdom on 2 December 1987 concerning the Regulation to Gibraltar airport*
- *Council Regulation (EEC) No.2299/89 of 24 July 1989 on a code of conduct for Computer Reservation Systems (CSR)*
- *Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours*
- *Council Regulation (EEC) No.3922/91 of 16 December 1991 on the harmonization of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation*
- *Council Directives 93/13/EEC of 5 April 1993 on unfair terms in consumer contracts*
- *Regulation (EC) No.323/1999*
- *Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission*
- *Commission Regulation (EC) No.2871/2000*
- *Regulation (EC) No.1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency*
- *Commission Regulation (EC) No.1701/2003*
- *Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation*
- *Regulation (EC) No.261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights*
- *Directive 2004/36/CE of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on the safety of third-country aircraft using Community airports*
- *Commission Regulation (EC) No.473/2006 of 22 March 2006.*

(Ni Putu Anggraeni)

**Regulation (EC) No.549/2004 of the European  
Parliament and of the Council of 10 March 2004  
laying down the framework for the creation of the  
Single European Sky (The Framework Regulation)<sup>5</sup>**

**Latar Belakang (*Background*)**

Industri penerbangan di Eropa berkembang dengan pesat sejak pesawat mulai dikomersilkan. Sampai dengan dekade yang lalu, lalu lintas penerbangan di Eropa telah mencapai pertumbuhan lebih dari 50%. Eropa sekarang memiliki jumlah penerbangan mendekati 8,5 juta per tahunnya dan bisa mencapai 28.000 penerbangan pada hari-hari tersibuk. Bahkan, jumlah pesawat udara telah meningkat sampai dengan 80% sejak 1990. Ini merupakan hal yang baik. Namun, peningkatan lalu lintas pesawat udara juga akan terus bertambah.

*Eurocontrol*<sup>6</sup> memperkirakan, lalu lintas udara saat ini akan berkembang menjadi 2 kali lipat dari angka sekarang pada tahun 2020. Sistem yang ada sekarang hanya akan bertahan sampai pertengahan dekade mendatang. Setelah itu, harus dilakukan usaha yang dapat memberikan hasil yang signifikan demi menghindari terjadinya *overcapacity* (kapasitas yang berlebihan) dari lalu lintas udara.

Dicetuskanlah sebuah inisiatif kebijakan *Single European Sky* ("Satu Langit Eropa"). Kebijakan Satu Langit Eropa adalah suatu kebijakan dimana desain, manajemen, serta peraturan terkait penerbangan akan diharmonisasikan di seluruh area ruang udara di benua Eropa. Hal ini diharapkan dapat memberi kemudahan bagi semua pengguna ruang udara (jasa penerbangan) Eropa. Dengan integrasi manajemen ruang udara, diharapkan lalu lintas penerbangan akan menjadi lebih aman dan efisien. Sistem yang selama ini berjalan dinilai

---

<sup>5</sup> Lebih dikenal dengan sebutan "Framework Regulation". Merupakan peraturan yang menjadi dasar implementasi rencana Single European Sky Policy.

<sup>6</sup> Organisasi antar Pemerintah di Eropa yang terdiri dari negara-negara Uni Eropa dan negara Eropa lainnya yang bukan anggota Uni Eropa, yang bertujuan menciptakan dan menjaga keamanan navigasi di ruang udara Eropa. Pasal 1 butir 20 dari Framework Regulation of the Single European Sky menyatakan, " 'Eurocontrol' is the European Organization for the safety of the air navigation set up by the International Convention of 13 December 1960 relating to Cooperation for the Safety of Air Navigation."

masih kurang efisien. Masih ada batas-batas ruang udara antar negara dimana kontrol penerbangannya tunduk pada negara dimana ia berada. Serta masih banyak area ruang udara di Eropa yang disimpan untuk kebutuhan militer walaupun sebenarnya tidak diperlukan.

Kebijakan Satu Langit Eropa merupakan inisiatif yang diharapkan mampu menjadi fondasi dari usaha unifikasi sistem penerbangan. Inisiatif tersebut diharapkan dapat mengantisipasi perkembangan industri penerbangan di Eropa.

Ide mengenai kebijakan "Satu Langit Eropa" yang dibuat oleh Komisi Uni Eropa memiliki tujuan restrukturisasi ruang udara benua Eropa. Dimaksudkan agar ruang udara Eropa berfungsi sebagai lalu lintas penerbangan tanpa ada batasan negara. Selain itu juga untuk menciptakan kapasitas tambahan serta meningkatkan efisiensi sistem manajemen penerbangan Eropa secara keseluruhan.

Demi mewujudkan tujuan-tujuan diatas, ditetapkanlah bahwa akan dibentuk 4 peraturan. Peraturan-peraturan tersebut antara lain, *A Framework for the Creation of the Single European Sky, The Provision of Air Navigation Services, The Organization and Use of Airspace*, serta *Interoperability of the European Air Traffic Management Network*. Peraturan pertama dari 4 peraturan yang direncanakan tersebut direalisasikan dalam Peraturan No.549/2004 ini yang disebut juga dengan *Framework Regulation*.

### **Konsep (Concept)**

Keberadaan dari Peraturan No.549/2004 adalah untuk mengimplementasikan cita-cita masyarakat Uni Eropa, yaitu terciptanya "Satu Langit Eropa". Dimana navigasi di ruang udara serta lalu lintas penerbangan khususnya penerbangan sipil lebih efektif. Sehingga konsep dari Peraturan ini cukup sederhana yaitu mengatur mengenai hal-hal yang diperlukan demi pengimplementasian cita-cita Uni Eropa tersebut. *Eurocontrol* diberi mandat untuk menjadi motor penggerak *Framework Regulation* ini

### **Materi-Materi Pokok**

Peraturan No.549/2004 ini terdiri dari 14 pasal. Pasal 1 mengatur mengenai tujuan dan ruang lingkup dari Peraturan sementara pasal 2 menjelaskan definisi-

definisi dari istilah yang digunakan dalam Peraturan ini. Hal yang perlu diingat adalah, Peraturan ini dibentuk untuk mencapai salah satu impian dari Uni Eropa yaitu memiliki “Satu Langit Eropa”. Adapun materi-materi pokok yang perlu diperhatikan antara lain:

1. Ruang lingkup tindakan yang dapat dilakukan oleh Komunitas dalam rangka mewujudkan “Satu Langit Eropa” (Pasal 3)
2. Pembentukan Badan Pengawas Nasional (*National Supervisory Authorities*) yang bertugas melaksanakan isi dari Peraturan ini dalam lingkup nasional Negara anggota Komunitas. Badan Pengawas Nasional tersebut harus bekerja secara independen dan transparan. (Pasal 4)
3. Pembentukan “Komite Satu Langit” (*Single Sky Committee*) untuk membantu kerja Komisi. Komite tersebut terdiri dari 2 perwakilan dari setiap negara anggota dan dikepalai oleh perwakilan Komisi. (Pasal 5)
4. Pembentukan Badan Konsultasi Industri (*Industry Consultation Body*). Tugas dari Badan ini hanya sebagai penasihat bagi Komisi dalam hal-hal teknis dari pengimplementasian Peraturan “Satu Langit Eropa”. (Pasal 6)
5. Komisi akan terus berusaha mengembangkan Peraturan “Satu Langit Eropa” ke negara-negara Eropa lainnya yang belum menjadi anggota. (Pasal 7)
6. Untuk pengembangan implementasi peraturan yang masuk ke lingkup kekuasaan *Eurocontrol*, Komisi memberi mandat pada *Eurocontrol* untuk melaksanakan tugas tersebut. Namun, bila *Eurocontrol* tidak dapat melaksanakan mandat yang diberikan dengan baik maka Komisi dapat mengambil alih mandat tersebut. (Pasal 8)
7. Negara-negara anggota dan Komisi akan membentuk mekanisme konsultasi untuk peningkatan *stakeholders* dalam implementasi Peraturan “Satu Langit Eropa”. *Stakeholders* yang dimaksud terdiri dari Penyedia Jasa Navigasi Udara (*Air Navigation Service Provider*), Pengguna Ruang Udara (*Airspace Users*/Maskapai udara dan semacamnya), Bandar Udara (*Airports*), Industri Manufaktur, dan Badan Perwakilan Staf Profesional. (Pasal 10)
8. Komisi akan melakukan pengujian dan evaluasi dari performa maskapai-maskapai penerbangan dengan dibantu oleh *Eurocontrol*. (Pasal 11)
9. Pengawasan dan kontrol yang dilakukan oleh Komisi akan dilaksanakan berdasarkan laporan tahunan dari negara-negara anggota. Komisi juga wajib melakukan *review* secara periodik mengenai aplikasi dari Peraturan ini serta melaporkannya ke Parlemen Eropa. (Pasal 12)

10. Peraturan ini tidak dapat menghalangi tindakan yang wajib dilakukan negara anggota dalam keadaan genting, dimana tindakan dimaksud harus dilakukan demi kepentingan negara anggota tersebut. (Pasal 13)

**Mulai Berlakunya Peraturan (*Entry Into Force*)**

Peraturan ini mulai berlaku pada hari ke-20 sejak Jurnal Resmi Uni Eropa mengenai peraturan ini diterbitkan. Jurnal Resmi Uni Eropa yang dimaksud, diterbitkan pada tanggal 31 Maret 2004. Maka peraturan ini mulai berlaku sejak tanggal 20 April 2004.

**Peraturan Lain yang Terkait (*Related Regulations*)**

Ada banyak peraturan lain yang terkait dengan Peraturan “Satu Langit Eropa” ini. Peraturan-peraturan tersebut antara lain:

- *Treaty Establishing the European Community*
- *The 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation*
- *Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999*
- *Annex 1 to Regulation (EC) No.552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European air traffic management network*
- *Principles as specified in document No.99.60.01/01 of 1 August 1999, issued by Eurocontrol*
- *Regulation (EC) No.551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organization and use of the airspace in the Single European Sky*
- *Regulation (EC) No.550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the Provision of air navigation services in the Single European Sky*
- *Regulation (EC) No.552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Traffic Management network*
- *Regulation (EC) No.1049/2001 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2001 regarding public access to European Parliament, Council, and Commission documents*

(Ni Putu Anggraeni).